ΜΙΚΡΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΟΛΟΙ ΠΑΡΑΔΕΧΟΜΑΣΤΕ ΤΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ ΜΑΣ, ΑΛΛΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΣΥΝΕΙΔΗΤΟΠΟΙΗΣΟΥΜΕ ΟΤΙ ΤΑ ΜΙΚΡΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΚΛΕΙΔΙ ΣΤΗΝ ΕΞΑΠΛΩΣΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Τοῦ Στέφανου Κ. Τσολακίδη

Οι αερομεταφορές έκαναν γιά πρώτη φορά τήν εμφάνισή τους στήν Ελλάδα λίγο πρίν τό Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο (1938) καί μεταπολεμικά η ανάπτυξή τους συνεχίστηκε μέ άλματα. Τό μεγαλύτερο τους πλεονέκτημα, πού ήταν η ταχύτητα, σέ συνδυασμό μέ τήν καθυστέρηση τών σιδηροδρόμων νά βελτιώσουν τήν υποδομή τους, οι μικρές ταχύτητες τών πλοίων, αλλά καί η περιορισμένη σχετικά ιδιοκτησία αυτοκινήτων, ήταν οι αιτίες πού χρησιμοποιούνταν συνέχεια τ΄ αεροπλάνα γιά ταξίδια μεγάλων αποστάσεων, μέ παράλληλο αποτέλεσμα τήν κατασκευή ενός μεγάλου αριθμού αεροδρομίων στή χώρα μας.

Αυτή τή στιγμή στήν Ελλάδα υπάρχουν 34 αεροδρόμια πού χρησιμοποιεί η Πολιτική Αεροπορία. Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας τά ξεχωρίζει σέ διεθνή καί εσωτερικών συγκοινωνιών, ανάλογα δηλαδή μέ τό άν δέχονται τακτικές ή έκτακτες πτήσεις από τό εξωτερικό. Οπωσδήποτε γιά τό μέγεθος τής Ελλάδας ένας τέτοιος αριθμός αεροδρομίων θεωρείται μεγάλος, αλλά υπάρχουν γι΄ αυτό οι εξής λόγοι:

- Εχουμε πολλά νησιά. Ηδη τά 17 από τά 34 αεροδρόμια βρίσκονται πάνω σέ νησιά.
- Η μορφολογία τού ελληνικού εδάφους είναι ιδιάζουσα.
- Τ΄ αεροδρόμια συνδέονται άμεσα μέ τήν εθνική μας άμυνα.
- Τ΄ άλλα συγκοινωνιακά μέσα απαιτούν πολύ μεγαλύτερη διάρκεια ταξιδιού.

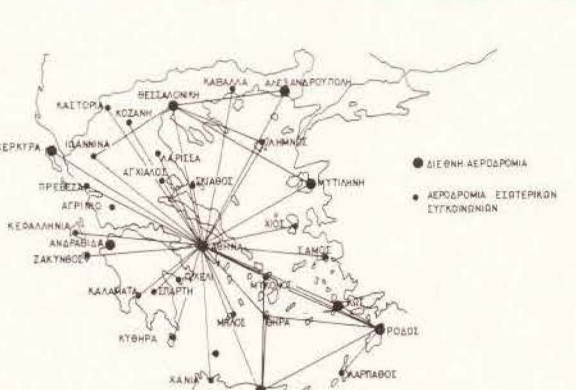
Βέβαια όλα τ΄ αεροδρόμια δέν έχουν τήν ίδια υποδομή καί τίς ίδιες δυνατότητες. Ετσι μόνο τό αεροδρόμιο τού Ελληνικού καί τής Ρόδου (Παραδείσι) έχουν κατασκευαστεί μέ προδιαγραφές γιά εξυπηρέτηση αεροσκαφών τύπου Τζάμπο (Μπόινγκ 747). Τ΄ αεροδρόμια Κοζάνης, Κέρκυρας καί Ιωαννίνων είναι επικίνδυνα λόγω τών ορεινών όγκων πού βρίσκονται γύρω τους κι εμποδίζουν οποιαδήποτε επέκταση. Τ΄ αεροδρόμια Αγρινίου, Σπάρτης, Πόρτο Χέλι, Καρπάθου, Κυθήρων καί Πύλου, λόγω μικρού μήκους διαδρόμου, εξυπηρετούν μόνο μικρά αεροπλάνα. Τέλος τ΄ αεροδρόμια Κεφαλλονιάς, Καστοριάς, Πρέβεζας, Σκιάθου, Χίου, Μυκόνου, Σαντορίνης, Ζακύνθου, Λάρισας, Αγχιάλου, δέν μπορούν νά εξυπηρετήσουν βαριά αεροπλάνα λόγω μικρής αντοχής τών διαδρόμων τους (LCN<30).

Η εξέλιξη τής αεροπορικής κίνησης στά 12 κυριότερα ελληνικά αεροδρόμια παρουσιάζεται στόν αντίστοιχο πίνακα πού δημοσιεύουμε. Σάν κυριότερα αεροδρόμια θεωρήθηκαν όλα τά διεθνή καί όσα από τών εσωτερικών συγκοινωνιών παρουσιάζουν ετήσια κίνηση μεγαλύτερη από 100.000 επιβάτες.

Η διασύνδεση τών ελληνικών αεροδρομιων μεταξύ τους είναι ακτινωτής μορφής, μέ κέντρο τήν Αθήνα καί συνδέσεις μέ τά υπόλοιπα αεροδρόμια. Ετσι, αφού οι περιφερειακές διασυνδέσεις είναι ελάχιστες, γίνεται υποχρεωτική η διέλευση πολλών επιβατών από τό αεροδρόμιο τού Ελληνικού, χωρίς η προέλευση ή ο προορισμός τών ταξιδιών τους νά είναι η Αθήνα. (Κατά μέσο όρο τό 95% τών επιβατών εσωτερικών γραμμών διακινούνται πρός καί από τήν Αθήνα!). Τέτοιες ανάγκες μετακινήσεων εμφανίζονται κυρίως γιά τήν Πελοπόννησο, τή Βορειοδυτική Ελλάδα καί τίς Κυκλάδες, μέ αποτέλεσμα όχι μόνο νά διπλασιάζεται η κίνηση τών επιβατών στό Ελληνικό, αλλά καί νά δημιουργούνται περισσότερες πτήσεις από τίς απαιτούμενες.



ΤΟ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ, ΕΤΟΣ 2000



ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ, 1982

ΟΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΑ ΝΗΣΙΑ

Η αερομεταφορά έχει γίνει περισσότερο αποτελεσματική στή σύνδεση περιοχών όπου οι χερσαίες ή θαλάσσιες μεταφορές είναι ανύπαρκτες, ανεπαρκεις ή χρονοβόρες. Τέτοιες περιοχές βρίθουν στό σύμπλεγμα τού Αιγαίου καί τού Ιονίου Πελάγους, όπου τά περισσότερα νησιά είναι γεωγραφικά απομονωμένα από τήν υπόλοιπη ηπειρωτική Ελλάδα.

Αυτό το γεγονός δημιουργεί τά προβλήματα επικοινωνίας μεταξύ τών νησιών καί η ανάπτυξη τών αερομεταφορών είναι ο σημαντικότερος τρόπος αποφυγής τής απομόνωσης, τής βελτίωσης τών ανθρώπινων σχέσεων, τής ανάπτυξης τού εμπορίου, τού τουρισμού καί δημιουργίας εύκολης προσπέλασης πρός τήν Αθήνα καί τής υπόλοιπης Ελλάδας.

Τά περισσότερα από τά 17 νησιωτικά αεροδρόμια έχουν κατασκευαστεί γιά νά εξυπηρετούν ελικοφόρα αεροσκάφη. Μετά τό 1960 προσαρμόστηκαν μέ δαπάνη υψηλών ποσών γιά νά εξυπηρετούν τά νέου τύπου αεριωθούμενα πού δρομολογήθηκαν από τήν Ολυμπιακή καί τίς άλλες ξένες αεροπορικές εταιρίες. Αλλά καί μετά το 1970 χρειάστηκε νά διατεθούν μεγάλα κρατικά κεφάλαια γιά τήν προσαρμογή τών αεροδρομίων στίς αυξημένες απαιτήσεις τών νεότερων αεροσκαφών, τού τουρισμού καί γενικά τού επιβατικού κοινού τών νησιών. Παρόλα αυτά οι αερολιμενικές διευκολύνσεις στά νησιά είναι ακόμη ανεπαρκείς, μέ εξαίρεση τά αεροδρόμια τής Ρόδου, Κρήτης, Κέρκυρας καί Κώ. Τά κυριότερα προβλήματα στά μικρά νησιωτικά αεροδρόμια είναι η εξασφάλιση ομαλού ανεφοδιασμού τών αεροσκαφών μέ καύσιμα, τής φόρτωσης-εκφόρτωσης τών αεροσκαφών κάργκο, τής κατάσβεσης τών πυρκαγιών καί τής διάσωσης τών επιβατών.

Οσο γιά τήν προσπέλαση στά νησιωτικά αεροδρόμια, αυτή δέν παρουσιάζει σοβαρά προβλήματα. Παρόλο που τά περισσότερα σχεδιάστηκαν καί κατασκευάστηκαν προπολεμικά ή μεταπολεμικά γιά στρατιωτικούς σκοπούς, έχουν ικανοποιητική οδική διασύνδεση μέ τά διάφορα κέντρα (αστικά, στρατιωτι-

Σάν διεθνή αεροδρόμια τακτικών πτήσεων προτείνονται τ΄ αεροδρόμια: Αθήνας, Θεσσαλονίκης, Κέρκυρας, Αράξου, Ηρακλείου καί Ρόδου. Τ΄ αεροδρόμια τών έκτακτων πτήσεων θά λειτουργούν μέ εποχιακές αιχμές καί θά χρησιμοποιούνται κυρίως από αεροπλάνα μέσης εμβέλειας. Αυτά τ΄ αεροδρόμια θά είναι: Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Μυτιλήνης, Σάμου, Κώ, Χανίων, Καλαμάτας, Κεφαληνίας καί ένα κεντρικό στίς Κυκλάδες, ίσως στήν Πάρο. Τά τοπικά αεροδρόμια θά έχουν διαδρόμους 1000 μέτρων καί θά χρησιμοποιούνται από αεροπλάνα μικρής εμβέλειας γιά τίς πτήσεις εσωτερικού. Αυτά θά είναι: Κοζάνης, Καστοριάς, Ιωαννίνων, Λήμνου, Σκοπέλου, Χίου, Μυκόνου, Πύλου Σαντορίνης, Καρπάθου, Κυθήρων, Ζακύνθου, Πρεβέζης καί Πόρτο Χέλι. Σκοπός τού αεροδρομιακού αυτού δικτύου είναι μεταξύ άλλων νά συγκρατήσει τή μελλοντική κίνηση στό αεροδρόμιο τής Αθήνας στά 20 - 25 εκατ. επιβατών αντί τών 30 - 45 εκατομμυρίων πού προβλέπονται γιά τό 2.000.

κά, γεωργικά, βιομηχανικά καί τουριστικά) πού εξυπηρετούν. Σημειώνουμε ότι όλα σχεδόν απέχουν 5 έως 20 χιλιόμετρα μόνο από τό κέντρο τής πόλης.

Η αύξηση τών εσωτερικών αερομεταφορών έγινε στά χρόνια 1956 - 1976 καί υπολογίζεται ότι κατά τό 1990 θά έχει διπλασιασθεί ο αριθμός τών επιβατών, ενώ θά έχουν δεκαπλασιαστεί οι εμπορευματικές μεταφορές Κάργκο. (Άν καί οι στατιστικές παρουσιάζουν σήμερα ότι μέχρι τό 1980 μόνο τό 5% τών Ελλήνων είχε κάνει έστω κι ένα αεροπορικό ταξίδι!).

Είναι γεγονός ότι η συμβολή τού τουρισμού στό ισοζύγιο πληρωμών τής χώρας καί στήν οικονομία τών νησιών (γιά πολλά από τά οποία ο τουρισμός είναι ο μοναδικός τρόπος ανάπτυξης) είχε κάνει τό κράτος νά τού δείχνει αυξανόμενο ενδιαφέρον. Γιά νά διευκολύνει λοιπόν τά πράγματα άφησε νά ιδρυθούν ναυτιλιακές εταιρίες λαϊκής βάσης, πού διευκόλυναν λοιπόν μέ τόν τρόπο τους τή συγκοινωνία στά νησιά. Αντίθετα, στόν αεροπορικό τομέα η Ολυμπιακή Αεροπορία μονοπωλεί μετά τήν επιτυχία Ωνάση τό 1956 τίς ελληνικές αερομεταφορές. Γνωρίζοντας βέβαια τά οφέλη από τήν πολιτική αεροπορία, τό κράτος υποστηρίζει τήν Ολυμπιακή οικονομικά, ώστε νά διατηρεί σέ χαμηλό κόστος τήν αξία τών παρεχομένων υπηρεσιών της καί νά επεκτείνεται η ευκαιρία τού αεροπορικού ταξιδιού σ' ένα ευρύτερο τμήμα του πληθυσμού πού ζεί σέ απομονωμένα νησιά. Άς σημειωθεί ακόμη ότι τό 20% τών τουριστών έρχεται στή χώρα μας καί φεύγει από νησιωτικά αεροδρόμια. Είναι γεγονός ακόμη ότι η Ολυμπιακή λόγω τών γνωστών εγγενών προβλημάτων της αντιμετωπίζει δυσκολίες στή σωστή καί ολοκληρωμένη διακίνηση τών επιβατών στά νησιά. Κι εδώ αργά ή γρήγορα θά έλθει η εποχή πού θά επιτραπεί η δημιουργία αεροπορικών εταιριών μόνο γιά εσωτερικές γραμμές καί η Ολυμπιακή θά περιορισθεί στίς γραμμές εξωτερικού πρός περισσότερες κατευθύνσεις. Έτσι θά γίνεται ολοκληρωμένο έργο, θ' αυξηθούν οι αεροπορικές δραστηριότητες, θά μειωθεί αισθητά η ανεργία στόν αεροπορικό κόσμο (μηχανικούς καί χειριστές) καί θ' αυξηθεί ο τουρισμός.

Ο ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ

Τή σημασία τών αερομεταφορών σέ συνδυασμό μέ τήν ύπαρξη μικρών αεροδρομίων ανέκαθεν είχε κατανοήσει τό κράτος. Βέβαια τά 100 εκατομμύρια δραχμές πού προβλέπονται στό 5ετές πρόγραμμα τής ΥΠΑ γιά τά μικρά αεροδρόμια δέν φθάνουν οπωσδήποτε ούτε γιά τίς στοιχειώδεις προεργασίες.

Ήδη, μέ νομαρχιακά όμως έξοδα, κατασκευάζονται στά εξής νησιά αεροδρόμια:
- Αστυπάλαια
- Λέρος
- Καστελλόριζο
- Σητεία (Κρήτη)
- Κάρπαθος (είναι τό μόνο πού κατασκευάζεται μέ κρατικά έξοδα).

Παράλληλα έχουν βρεθεί μετά από έρευνα κατάλληλοι χώροι γιά αεροδρόμια στά εξής νησιά:
- Άνδρος
- Νάξος
- Ικαρία
- Κέα
- Αλόνησος
- Θάσος
- Παξοί

Αντίθετα στή Σύρο ακόμη δέν εντοπίσθηκε κατάλληλη τοποθεσία (πάντα βέβαια μέ τήν προϋπόθεση οικονομικών κριτηρίων) γιά τήν κατασκευή αεροδρομίου. Τά νησιώτικα αεροδρόμια πού προαναφέρθηκαν ότι θά γίνουν, εννοείται ότι θά διαθέτουν διαδρόμους μήκους 800 έως 1000 μέτρων.

Εξάλλου, πρέπει ν' αναφερθούν καί τά δύο αεροδρόμια πού λειτούργησαν πρόσφατα: Τής Πάρου από τόν Οκτώβριο τού 1982 καί τής Κάσου από τό Μάιο.

Στήν Κέρκυρα μελετάται η δημιουργία ενός νέου αεροδρομίου, γιατί οι ανάγκες σέ αερομεταφορές αυξήθηκαν εκεί έντονα. Γιά τό έργο αυτό προβλέπεται δαπάνη 500 εκατομμυρίων δραχμών γιά τήν απαλλοτρίωση τού χώρου, 1 δισεκατομμυρίου γιά τό διάδρομο προσγειώσης καί 200 εκατομμύρια γιά τό δάπεδο στάθμευσης. Η διάθεση τών πρώτων πιστώσεων θ' αρχίσει στίς αρχές τού 1986.

Οι πρόσφατες δηλώσεις πάντως τών κυβερνητικών παραγόντων ανεβάζουν σέ 11 δισεκατομμύρια δραχμές τόν προϋπολογισμό τών Υπουργείων Συγκοινωνιών καί Δημοσίων Έργων γιά τ' αεροδρόμια στους εξής τομείς βελτίωσης τών έργων υποδομής:

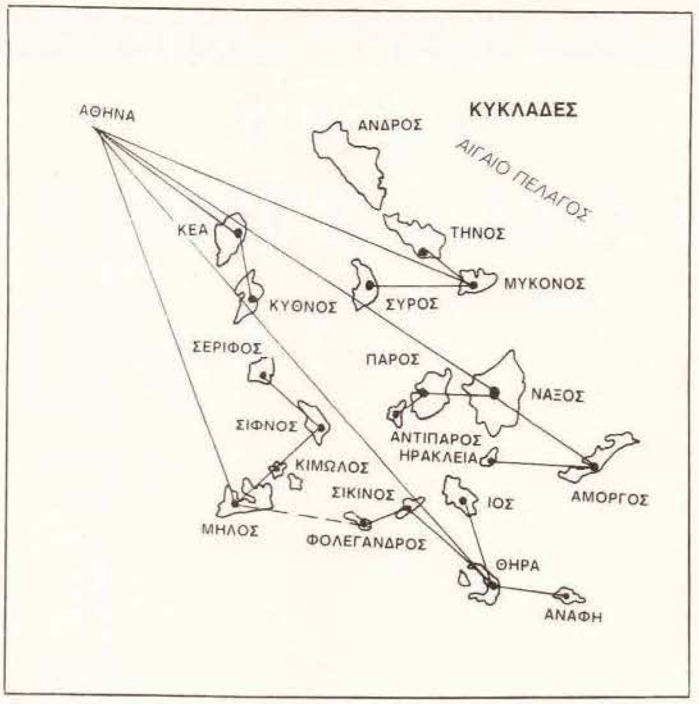
■ Αύξηση αντοχής τών διαδρόμων καί επέκταση τους γιά νά μπορούν ν' ανταποκριθούν σέ μεγαλύτερη κίνηση καί νά δέχονται αεροπλάνα πού κατευθύνονται σέ μακρινούς προορισμούς.

■ Επέκταση τών κτιρίων αεροσταθμών καί κατασκευή νέων, προκειμένου νά εξυπηρετούν μεγαλύτερο αριθμό επιβατών.

■ Επέκταση τών χώρων στάθμευσης γιά νά γίνεται ταυτόχρονα η εξυπηρέτηση σέ περιπτώσεις αυξημένης κίνησης.

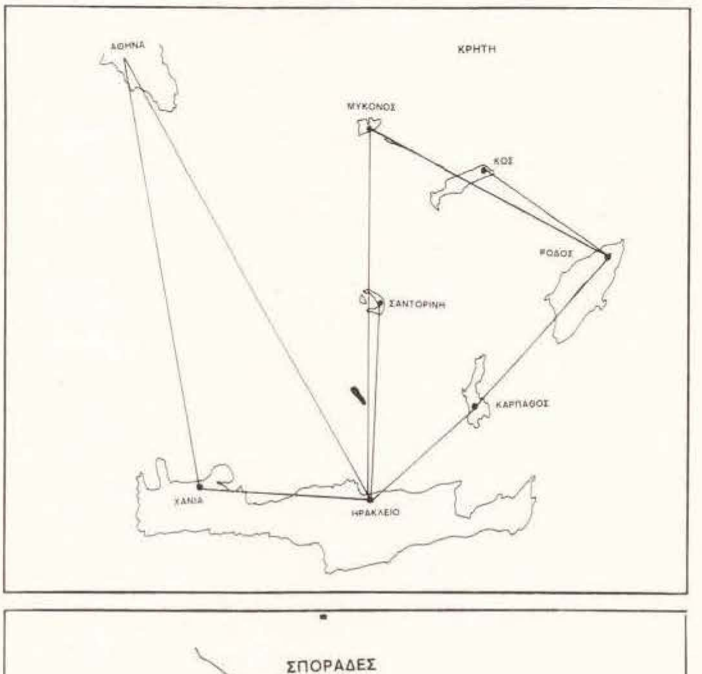
■ Ενίσχυση τών εγκαταστάσεων (μηχανολογικών, ηλεκτρολογικών κλπ.) γιά νά βελτιωθεί η εξυπηρέτηση τών επιβατών.

■ Προμήθεια εξοπλισμού πού προορίζεται γιά τήν εξασφάλιση



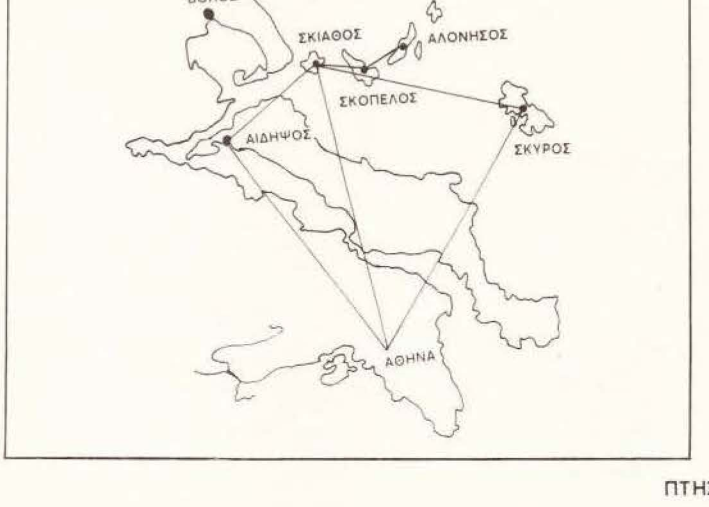
ΚΥΚΛΑΔΕΣ

Εδώ θά λειτουργήσουν σάν κέντρα τά τέσσερα νησιά: Μύκονος, Νάξος, Μήλος, Σαντορίνη. Έτσι τό σύμπλεγμα τών 18 νησιών θά είχε σωστή επικοινωνία, μεταξύ τους αλλά καί μέ τήν Αθήνα. Η αεροπορική κίνηση σ' αυτά τά νησιά είναι αυξημένη. Άς σημειωθεί ότι στά τελευταία 6 χρόνια στή Σαντορίνη αυξήθηκε περισσότερο από 100%, ενώ στή Μύκονο κατά 50%. Εξάλλου θά γινόταν μεγάλη εκμετάλλευση τών επισκεπτών τής Τήνου, πού κάθε χρόνο φθάνουν τίς 300.000.



ΚΡΗΤΗ

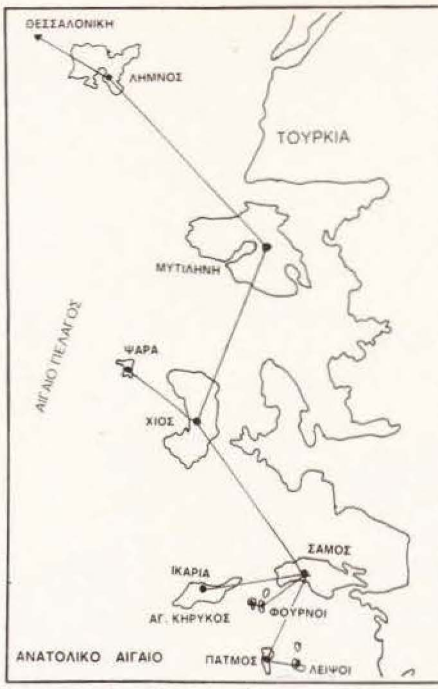
Γύρω στά 2 εκατομμύρια φθάνει τό επιβατικό κοινό τών αεροπλάνων κάθε χρόνο γιά Χανιά καί Ηράκλειο. Εκτός από τίς διασυνδέσεις μέ Αθήνα, οι τοπικές πτήσεις από Ηράκλειο πρός Κυκλάδες καί Δωδεκάνησα θά ανακούφιζαν τίς άλλες γραμμές καί θά αύξαναν τήν τουριστική κίνηση.



ΣΠΟΡΑΔΕΣ

Η Σκιάθος καί η Σκύρος θά συνδέονται μεταξύ τους αλλά καί μέ τήν Αθήνα ή άλλο μέρος, πιθανόν τήν Αιδηψό. Ακόμη θά εξυπηρετούνται παράλληλα η Αλόνησος κι η Σκόπελος μέσω Σκιάθου.







ΙΟΝΙΟ

Η Κέρκυρα, η Κεφαλλονιά κι η Ζάκυνθος αποτελούν τούς πυρήνες τής αεροπορικής κίνησης. Μόνο στήν Κέρκυρα ή επιβατική κίνηση τών αεροεπιβατών έχει τετραπλασιασθεί τά τελευταία 6 χρόνια κι έφθασε τό ένα εκατομ. επιβάτες. Ήδη, όπως γράψαμε υπάρχει προοπτική δεύτερου αεροδρομίου. Τά νοτιότερα νησιά εξάλλου γίνονται πολύ πιό προσιτά στούς επισκέπτες από Πελοπόννησο καί Στερεά.

ΑΝΑΤΟΛΙΚΟ ΑΙΓΑΙΟ

Κι εδώ τέσσερα νησιά αποτελούν τόν αεροπορικό άξονα καί επικοινωνούν μέ Αθήνα ή καί Θεσσαλονίκη. Η αυξημένη αεροπορική κίνηση στά πιό απομακρυσμένα νησιά μας είναι γεγονός καί ήδη γιά παράδειγμα στή Σάμο καί στή Χίο τετραπλασιάστηκε τά τελευταία χρόνια (γύρω στίς 120.000 επιβάτες γιά κάθε νησί).

ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ

Στά Δωδεκάνησα η Κώς κι η Ρόδος δίκαια προτείνονται γιά αεροπορικά κέντρα γιατί οι ετήσιοι επιβάτες τών αεροπλάνων ξεπερνούν τό 1,5 εκατομμύριο. Παράλληλα αναπτύσσονται καί σάν πολιτιστικά κέντρα τού συμπλέγματος αφού συγκεντρώνουν όλες τίς πτήσεις από τήν Αθήνα αλλά καί τό εξωτερικό.

συνθηκών ασφαλείας τών επιβατών όπως είναι τά πυροσβεστικά οχήματα κλπ.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Αν ληφθεί υπόψη ότι κατά τό 2000 η συνολική κίνηση τών αεροεπιβατών θά φθάσει στήν Ελλάδα τά 40 εκατομμύρια (έναντι 16,6 εκατ. τό 1979) θά πρέπει νά γίνει μιά αναδιοργάνωση τών αεροδρομίων καί τών διασυνδέσεών τους στό εσωτερικό καί εξωτερικό.

Προτείνεται λοιπόν νά σταματήσουν νά λειτουργούν τ' αεροδρόμια σάν μεμονωμένοι κόμβοι επικοινωνίας, αλλά ν' αποτελέσουν ένα δίκτυο,υποσύνολο τού ελληνικού δικτύου μεταφορών. Όπως φαίνεται στό Σχήμα 3 τό νέο δίκτυο θ' αποτελείται από:

■ 6 διεθνή αεροδρόμια τακτικών πτήσεων.

■ 9 διεθνή αεροδρόμια έκτακτων πτήσεων Τσάρτερς.

■ 14 αεροδρόμια τοπικών πτήσεων

Βέβαια τό κόστος ενός τέτοιου ανασχηματισμού φθάνει τά 80 δισεκατομμύρια δραχμές μαζί μέ τά έξοδα μελέτης καί συντήρησης.

Αν, από τήν άλλη μεριά, αυξηθούν οι επενδύσεις γιά τόν εκσυγχρονισμό τού σιδηροδρομικού δικτύου καί εξυπηρετείται επαρκώς ολόκληρος ο πληθυσμός τού άξονα: Πάτρα - Κόρινθος - Αθήνα - Ιкαρία - Βόλος - Λάρισα - Θεσσαλονίκη, τότε θά μειωθεί η αεροπορική κίνηση στίς περιοχές αυτές καί θά παραμένει τό πρόβλημα τής αεροπορικής επικοινωνίας τών νησιών.

Σ' αυτή τήν περίπτωση θά πρέπει νά δημιουργηθούν νησιά «κέντρα», από καί πρός τά οποία θά συγκεντρώνεται καί θά διανέμεται η επιβατική καί εμπορευματική κίνηση. Τέτοια κέντρα - πυρήνες θά μπορούσαν νά είναι:

■ **Κυκλάδες:** Μύκονος, Πάρος, Μήλος, Σαντορίνη.

■ **Σποράδες:** Σκιάθος, Σκύρος.

■ **Δωδεκάνησα:** Ρόδος, Κώς.

■ **Ανατολικό Αιγαίο:** Σάμος, Χίος, Μυτιλήνη, Λήμνος.

■ **Ιόνιο:** Κέρκυρα, Κεφαλλονιά, Ζάκυνθος.

■ **Κρήτη:** Χανιά, Ηράκλειο.

Μιά σαφή εικόνα τών δυνατοτήτων πού υπάρχουν γιά ουσιαστική ανάπτυξη καί εξάπλωση τών αερομεταφορών στήν Ελλάδα - καί ειδικότερα στά νησιά, μιά καί αυτά είναι πού χρειάζονται καί πού θά ωφεληθούν περισσότερο από τίς τακτικές αεροπορικές διασυνδέσεις - δίνεται στούς χάρτες πού δημοσιεύουμε.

Σ' αυτούς διακρίνεται καθαρά η μορφή τών προτεινόμενων δικτύων, μέ σκοπό αφ' ενός νά μήν επιβαρύνεται μέ περιττή επιβατική κίνηση τό Ελληνικό καί αφ' ετέρου νά αναπτυχθούν περιφερειακές αεροπορικές γραμμές εσωτερικού, πού θά συνδέουν μεταξύ τους τίς κυριότερες ελληνικές πόλεις, μέ όλα τά αναμενόμενα ευνοϊκά αποτελέσματα πού προαναφέραμε, γιά τό εμπόριο, τόν τουρισμό, τίς ανθρώπινες σχέσεις καί τή γενικότερη ανάπτυξη τής περιφέρειας.

Είναι κοινή λογική τό ότι δέν είναι ποτέ δυνατό ν' αναπτυχθεί μιά περιοχή απομονωμένη από τόν υπόλοιπο κόσμο. Τό ταχύτερο συγκοινωνιακό μέσο τού πλανήτη μας υπόσχεται τίς καλύτερες προοπτικές γιά τήν ταχύτερη ανάπτυξη τής παραμελημένης ελληνικής επαρχίας, πού μπορεί νά προσφέρει πολύ περισσότερα, αν βοηθηθεί μ' ένα σωστό μακρόπνοο κρατικό πρόγραμμα. □

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. «Μεγιστοποίηση τών Αεροπορικών Υπηρεσιών πρός τά Ελληνικά Νησιά» Εμμ. Κεραμιανάκη, 2. «Πρόταση γιά ένα Νέο Δίκτυο Αεροδρομίων στήν Ελλάδα» Βασ. Ευμολπίδη, 3. «Μεταφορά Βιομηχανικών Προϊόντων» Στρ. Φαλαγκά, 4. «Η εξέλιξη τών Αεροδρομίων μέχρι τό 2000» Κώστ. Αμπακούμκιν, («Π» No. 20), 5. Στοιχεία Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, 6. «Εθνικό Χωροταξικό Σχέδιο καί Πρόγραμμα τής Ελλάδος - Δίκτυα Μεταφορών», Γραφείο Δοξιάδη.

ΔΙΚΤΥΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Είναι γεγονός ότι τ' αεροδρόμια αποτελούν κόμβους μέσα στό σύνολο μεταφορών τής Ελλάδας. Στήν πατρίδα μας βέβαια τ' αεροδρόμια λειτουργούν όχι μόνο ανεξάρτητα μεταξύ τους αλλά καί ανεξάρτητα από τίς υπόλοιπες μεταφορές. Εκτός τής οδικής προσπέλασης, πού οπωσδήποτε απαιτείται γιά τή λειτουργία τών αεροδρομίων, κανένα ελληνικό αεροδρόμιο δέ συνδέεται μέ τό σιδηροδρομικό ή τό θαλάσσιο δίκτυο μεταφορών, ενώ τέτοιες δυνατότητες υπάρχουν.

Έτσι, ενώ τό επιβατικό κοινό εξυπηρετείται μέ τή συχνότητα τών πτήσεων, πολλές φορές είναι καταδικασμένο λόγω τής έλλειψης τής εθνικής πολιτικής μεταφορών νά υφίσταται, όπως λέγονται, «εξωτερικές δαπάνες» πού είναι : καθυστερήσεις, αναμονές, υψηλό κόστος, μεγαλύτερη διάρκεια ταξιδιού, τά αεροπλάνα παρουσιάζουν χαμηλή πληρότητα, μεγάλο λειτουργικό κόστος, έντονη ανάγκη επιχορήγησης μέ επαγόμενη επιβάρυνση τής εθνικής οικονομίας.

Ίσως, μέσα σ' αυτά τά πλαίσια τής εθνικής πολιτικής μεταφορών, ο ρόλος τών αερομεταφορών, πού χρησιμοποιούν ένα ακριβό - σάν λειτουργία καί συντήρηση - καί ενεργοβόρο μέσο, τό αεροπλάνο, νά είναι διαφορετικός από τό σημερινό. Στή χώρα μας δηλαδή, πού οι αποστάσεις δέν είναι μεγάλες καί τό κλίμα είναι ευνοϊκό, η συμμετοχή τών αερομεταφορών κατά 30% στό σύνολο τού επιβατικού μεταφορικού έργου είναι υπερβολική, αφού σ' άλλες χώρες πλουσιότερες καί μεγαλύτερες τό αντίστοιχο ποσοστό είναι: Γαλλία 1,5%, Ιταλία 0,5%, Αγγλία 0,4%, Ιαπωνία 2,6%.

Αν λοιπόν βελτιωθεί η σιδηροδρομική γραμμή Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη κι επιτραπούν ταχύτητες τής τάξης τών 200 χλμ./ώρα τότε σίγουρα θά καταργούνταν οι αεροπορικές συνδέσεις Αθήνα - Λάρισα, Αθήνα - Βόλος, Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη καί θά μειώνονταν αισθητά οι πτήσεις Αθήνα - Θεσσαλονίκη.

Βέβαια αυτό δέν θά μπορούσε νά υποστηριχτεί καί στήν περίπτωση τών μεταφορών στά ελληνικά νησιά, όπου τό μόνο μέσο μεταφοράς, εκτός από τό αεροπλάνο, είναι τό πλοίο, τό οποίο είναι εξαιρετικά βραδύ κι ευαίσθητο στίς καιρικές συνθήκες. Γι αυτό νομίζουμε ότι η δημιουργία τών νησιών - κέντρων στά νησιώτικα κατά τόπους συγκροτήματα θ' αποτελούσε τή σωστή λύση. Σ' όλες αυτές τίς θεωρήσεις γιά τήν πολιτική τών μεταφορών οι στόχοι είναι:

■ Ελαχιστοποίηση τού χρηματικού καί κοινωνικού κόστους τής μεταφοράς.

■ Ελαχιστοποίηση τού χρόνου μεταφοράς αλλά καί τής κατανάλωσης καυσίμων.

■ Μεγιστοποίηση τής ασφάλειας,